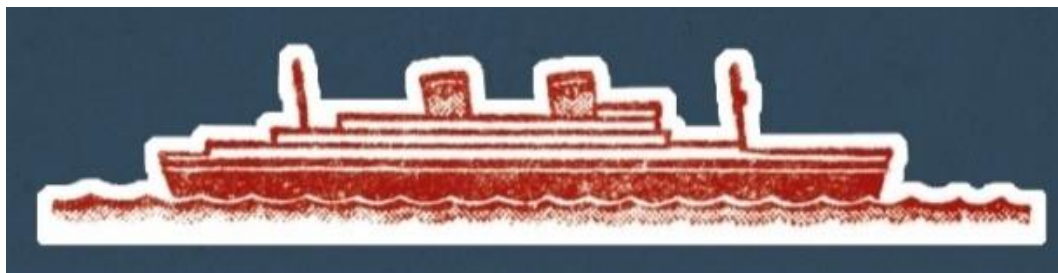


M/S Batory

– stalowy król, okno na świat



Scenariusz zajęć lekcyjnych przeznaczony do 4 klasy szkoły podstawowej

Publikacja nieodpłatna

Materiał przygotowali: Mariusz Mazurkiewicz, Aleksandra Karkowska

Warszawa, grudzień 2019

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Czas zajęć:

45 minut

Cele lekcji:

Uczeń zna:

- daty: 1923 (P), 1926 (P), 21 kwietnia 1936 (PP),
- postaci: Eugeniusz Kwiatkowski (P), Eustazy Borkowski (PP), Tadeusz Wenda (PP)
- postanowienia konferencji pokojowej kończącej I wojnę światową dotyczące granic Polski (P),
- główne budowle w Gdyni okresu międzywojennego (P).

Uczeń rozumie:

- przyczyny budowy portu w Gdyni (P),
- termin Wolne Miasto Gdańsk;
- pojęcia „polskie okno na świat” (P), dworzec morski (PP), transatlantyk,

Uczeń potrafi:

- wskazać główne dokonania Eugeniusza Kwiatkowskiego (P),
- opisać sytuację gospodarczą na ziemiach polskich po odzyskaniu niepodległości (PP),
- opisać okoliczności powstania portu i miasta Gdyni (PP),
- zlokalizować na mapie Gdynię (PP),
- opowiedzieć historię powstania transatlantyku M/S Batory (PP)
- wskazać na mapie trasy, którymi pływał transatlantyk (PP)



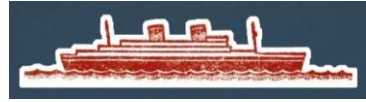
Scenariusz lekcji: M/S Batory – stalowy król, okno na świat

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Metody pracy:

- metoda aktywizująca – analiza SWOT,
- rozmowa nauczająca (pogadanka),
- praca z książką,
- praca z mapą,
- praca z ilustracją,
- praca z filmem.



Formy pracy:

indywidualna, grupowa

Materiały pomocnicze:

1) wydrukowane załączniki:

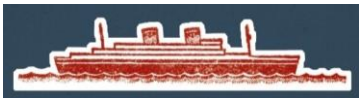
- fotografie Eugeniusza Kwiatkowskiego, Tadeusza Wenda, Eustazego Borkowskiego – załącznik nr 1
- fotografie transatlantyku M/S Batory – załącznik nr 2
- wybrane strony z zeszytu historycznego „B jak Batory” Barbary Caillot i Aleksandry Karkowskiej- patrz załącznik nr 3
- rysunek trasy z Gdyni do Nowego Jorku na mapie Europy i Ameryki – załącznik nr 4

2) film animowany „Marsz, marsz BATORY” – dostępny na stronie www.niepodlegla.gov.pl

3) mapa świata, mapa państw nadbałtyckich

4) projektor i ekran.

Załączniki z pkt 1 można wydrukować i pokazać wydruki dzieciom podczas lekcji lub zaprezentować za pomocą projektora. Film pokazujemy za pomocą projektora.



Scenariusz lekcji: M/S Batory – stalowy król, okno na świat

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Przebieg lekcji:



Wprowadzenie:

Podajemy temat i cele lekcji. Określamy ramy chronologiczne okresu międzywojennego. Za pomocą pytań opierających się na wiedzy z poprzedniej lekcji uczniowie wskazują na mapie polskie tereny nadbałtyckie oraz tłumaczą dlaczego dostęp Polski do morza był tak ważny dla Polaków. Po przypomnieniu najważniejszych informacji nauczyciel opisuje ówczesną sytuację gospodarczo-społeczną w kraju w szczególności nad polskim morzem. max 5 min

Rozwinięcie :

Nauczyciel prezentuje mapę II RP i wspólnie z uczniami analizujemy sytuację dostępu do morza oraz problem braku portu (Gdańsk - wolnym miastem). Nauczyciel prezentuje postać Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz Tadeusza Wenda skupiając się na ich szczególnych zasługach związanych z budową portu w Gdyni. Nauczyciel przedstawia najistotniejsze informacje na temat budowy Gdyni. max 10 min

Nauczyciel opowiada uczniom, że w 1933 roku zakończono budowę portu w Gdyni i w tym samym roku zamówiono dwa bliźniacze statki w stoczni Montfalcone, we Włoszech. Jednym z nich był M/S Batory.

Film – wspólnie oglądamy film animowany o historii M/S Batory – 5 min



Scenariusz lekcji: M/S Batory – stalowy król, okno na świat

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Tekst pomocniczy dla nauczyciela (1/3):



Czym był dla Rzeczypospolitej Polskiej Bałtyk? Ten zaledwie 140 kilometrowy kawałeczek wybrzeża uzyskany po odzyskaniu niepodległości? To było okno na świat, które przez tyle lat pozostawało zamknięte. Dla tysięcy ludzi za jego horyzontem czekało nowe życie. Czasem lepsze, czasem gorsze. Początek każdego z nich miał jednak jeden punkt wspólny – Gdynię.

Marynarkę Polską powołał do życia ówczesny naczelnik państwa Józef Piłsudski 28 listopada 1918 roku. Sprawy morskie nigdy nie były mu jednak szczególnie bliskie. Niemniej inni wysocy rangą urzędnicy państwowi właśnie w morzu dostrzegali pole do rozwoju bardzo silnie zaznaczonej w dwudziestoleciu międzywojennym idei mocarstwowości państwa polskiego.

Te kilka niewielkich jednostek, które początkowo praktycznie niezauważalnie zaznaczyły, polską obecność na morzach i oceanach stanowiło dopiero zalążek planów w związku z uzyskanym dostępem do Bałtyku. O ile zakup statków nie był szczególnie wielkim problemem, o tyle zbudowanie dla nich całego portowego zaplecza stanowiło już nie lada wyzwanie. Pierwszy polski port z prawdziwego zdarzenia nazywano miastem z morza i marzeń- bynajmniej nie była to sentencja daleko wybiegająca poza surową rzeczywistość, bo do jego budowy nic prócz tych właśnie dwóch rzeczy nie było.

Gdynia urosła z niewielkiej rybackiej wioski. Olbrzymim wysiłkiem budowano ją od 1921 roku. Miejsce dawnych drewnianych chat zajęły piękne modernistyczne gmachy, których bryły nie były pozbawione cech wielkomiejskości. Niektóre miały nawet po 7 pięter wysokości i podziemne garaże! Gdynia zyskała także zaplecze turystyczne. Wkrótce stała się razem z Juratą i Jastarnią tzw. polską riwierą.

Chcąc dać nowemu portowi nad Bałtykiem szansę szybkiego rozwoju i zmniejszyć dominującą rolę pobliskiego Gdańska w roku 1925 uchwalono ustawę „o wyłączności polskich portów morskich dla wychodźstwa”. Ustawa ta dała szybkie i wymierne korzyści w postaci zwiększenia polskiej emigracji przez Gdynię, aż do 80%.



Tekst pomocniczy dla nauczyciela (2/3):



W 1933 roku przedstawiciele Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego (późniejsza Gdynia-America Line) oraz włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone podpisali umowę, dzięki której powstanie dwóch nowoczesnych transatlantyków wkrótce stało się faktem. Pierwszy z nich otrzymał nazwę M/S Piłsudski, drugi – M/S Batory. Statków nie można było zbudować w kraju, ponieważ w Polsce nie istniała wówczas odpowiednio duża stocznia, Włosi oferowali zaś nowoczesne rozwiązania techniczne i... możliwość spłaty rat za oba statki węglem!

M/S Batory był gotów do pierwszej podróży 21 kwietnia 1936 roku. W oficjalnym informatorze dla pasażerów znajdujemy wiele ciekawych informacji na temat nowej jednostki: statek miał 156,5m długości i 22m szerokości, 7 pokładów, na których znalazło się miejsce dla 773 pasażerów, 334 członków załogi oraz 1200 ton ładunku. Olbrzymi kadłub w ruch wprowadzały silniki Diesla o mocy 13 500 KM. Specjalna Podkomisja artystyczna zadbała, aby M/S Batory był prawdziwym ambasadorem polskiej kultury na morzach i oceanach świata. Wszystkie wnętrza, wyposażenie, a nawet karty dań zostały w tym celu zaprojektowane przez czołowych polskich artystów, którzy nadali im narodowy charakter.

18 maja 1936 roku M/S Batory wyruszył w swój pierwszy rejs do Nowego Jorku, który trwał osiem i pół dnia. Do wybuchu wojny liniowiec odbył w sumie 39 takich rejsów oraz kilkadziesiąt podróży wycieczkowych.

W czasie II wojny światowej jego kadłub został przemalowany na szaro, a pokłady uzbrojone działami i zaadaptowane do transportu wojska. Przez cały okres wojenny przez gościnny pokład „Batorego” przewinęło się łącznie 150 tysięcy żołnierzy, ładownie wypełniano zaś ewakuowanym złotem i wawelskimi arrasami. Przez cały ten czas „Batorego” nie opuszczało szczęście i kolejne misje wojskowe odbywał bez przeszkód – transatlantyk zyskał wtedy swój słynny przydomek „Lucky Ship”, czyli „Szczęśliwy statek”.



Tekst pomocniczy dla nauczyciela (3/3):



Po wojnie M/S Batory został wyremontowany. 5 kwietnia 1947 roku wznowiono linię nowojorską, na pokład transatlantyku wróciła także orkiestra, luksus i zabawa. Nazywany wówczas przez Amerykanów „reżimowym liniowcem”, szybko przestał być mile widziany w nowojorskim porcie. Dziennikarze prześcigali się w krzykliwych nagłówkach na temat tego, co się działo na jego pokładzie – przemysł radzieckich szpiegów czy transport bomby atomowej to tylko dwa przykłady tematów poruszanych w amerykańskiej prasie. W końcu władze Nowego Jorku zmusiły firmę Gdynia-America Line do wycofania się z portu. Wobec konieczności zmiany trasy zdecydowano, że „Batory” będzie pływał do Indii. Statek przystosowano do warunków tropikalnych, a oficerowie zaczęli nosić białe mundury. Zmieniła się również karta dań na „Batorym” – szefem kuchni został Hindus, który uczył polskich kucharzy przygotowywać curry! W tym okresie statek przyplęwał do rodzinnej Gdyni tylko cztery razy do roku – rejs do Bombaju i z powrotem zajmował bowiem aż trzy miesiące.

Blokada Kanału Sueskiego zmusiła polskiego armatora do kolejnej zmiany trasy swojego flagowca. W 1957 roku zainaugurowano linię kanadyjską, która okazała się wielkim sukcesem – pełne obłożenie miejsc na statku odnotowywano aż do 1968 roku. Po wycofaniu ze służby przez kolejne dwa lata M/S Batory był zacumowany przy Skwerze Kościuszki w Gdyni, gdzie służył jako hotel i restauracja.

30 marca 1971 roku, przy dźwiękach orkiestry i wyciu syren, zgromadzone tłumy z żalem żegnały wypływający w ostatni rejs transatlantyk. Przez kolejne dni M/S Batory powoli zbliżał się do stoczni złomowej w Hongkongu, gdzie ostatecznie rozebrano go do przysłowiowej ostatniej śrubki.

Najstojniejszy polski transatlantyk nie zniknął jednak z naszej pamięci. Żyje we wspomnieniach wielu emigrantów i ich rodzin, dla których był ostatnią cząstką ojczyzny. Wszedł także do kultury masowej – na jego pokładzie kręcono wiele popularnych do dziś filmów fabularnych. Schedę po „Batorym” przejął w 1969 roku ostatni polski transatlantyk – TSS Stefan Batory.



Zadanie w grupach:



Nauczyciel dzieli uczniów na trzy grupy (najlepiej losowo w celu rozwijania umiejętności współpracy) i rozdziela im zadania - max 10 min

W celu realizacji tego zadania nauczyciel powinien wydrukować załącznik nr 3 i rozdać grupom poszczególne mapy (Załącznik nr 3 - wybrane strony z zeszytu historycznego „B jak Batory” Barbary Caillot i Aleksandry Karkowskiej)

Grupa 1

Na podstawie infografiki „Szlakiem Południa” [w] „B jak Batory” i zawartych w niej informacjach przedstawcie okoliczności oraz trasę pierwszego rejsu M/S Batory do Polski. Wybierzcie spośród siebie osobę odpowiedzialną za prezentację trasy na mapie oraz sprawozdawcę przebiegu rejsu. Odpowiedzcie na pytania: Dlaczego ten rejs był wyjątkowy? Kto płynął tym rejssem?

Grupa 2

Na podstawie infografiki „Przez Atlantyk...” [w] „B jak Batory” i zawartych w niej informacjach przedstawcie trasę rejsu M/S Batory przez Atlantyk. Wybierzcie spośród siebie osobę odpowiedzialną za prezentację trasy na mapie oraz sprawozdawcę. Odpowiedzcie na pytania: Kto był kapitanem M/S Batory? Jak nazywał się statek bliźniak „Batorego”? Co transportował M/S Batory?

Grupa 3

Na podstawie infografiki „Morskie wycieczki” [w] „B jak Batory” i zawartych w niej informacjach zaprezentujcie okoliczności powstania tras turystycznych nad Bałtykiem. Wymieńcie nazwy trzech bałtyckich tras turystycznych, oraz wskażcie na mapie ich przebieg. Wymieńcie kraje, przez które przepływał M/S Batory podczas wycieczki. Wybierzcie spośród siebie osoby odpowiedzialne za prezentację tras na mapie oraz sprawozdawcę, który odpowie na powyższe pytania.

Każda grupa prezentuje wyniki swojej pracy. max 10 min

Wspólnie z nauczycielem uczniowie zastanawiają się, co oznaczają stwierdzenia: „polskie okno na świat”, „stalowy król” oraz „pływający salon” w tym celu nauczyciel zapisuje wszystkie trzy zwroty na tablicy, a uczniowie dopisują swoje pomysły na wyjaśnienie. 5 min





Podsumowanie:

Praca domowa: Wyobraź sobie, że jesteś dziennikarzem na M/S Batory podczas jednego z jego wspaniałych rejsów. Napisz, kilkudzaniową relację do gazety, uwzględniając cel podróży, wygląd statku, życie na statku, zajęcia współpasażerów. Możesz posłużyć się dostępnymi informacjami w książkach np. „Marsz, marsz Batory”, „B jak Batory” oraz Internetu. 5 min

Załączniki :

Załącznik nr 1 - fotografie Eugeniusza Kwiatkowskiego, Tadeusza Wendy, Eustazego Borkowskiego

Załącznik nr 2 – fotografie transatlantyku M/S Batory

Załącznik nr 3 - wybrane strony z zeszytu historycznego „B jak Batory” Barbary Caillot i Aleksandry Karkowskiej

Załącznik nr 4 - rysunek trasy z Gdyni do Nowego Jorku na mapie Europy i Ameryki



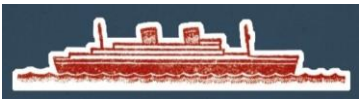
Załącznik nr 1

Fotografie Eugeniusza Kwiatkowskiego, Tadeusza Wendy i Eustazego Borkowskiego

do scenariusza lekcji :

M/S Batory – stalowy król okno na świat

Źródło fotografii: Wikipedia



niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI



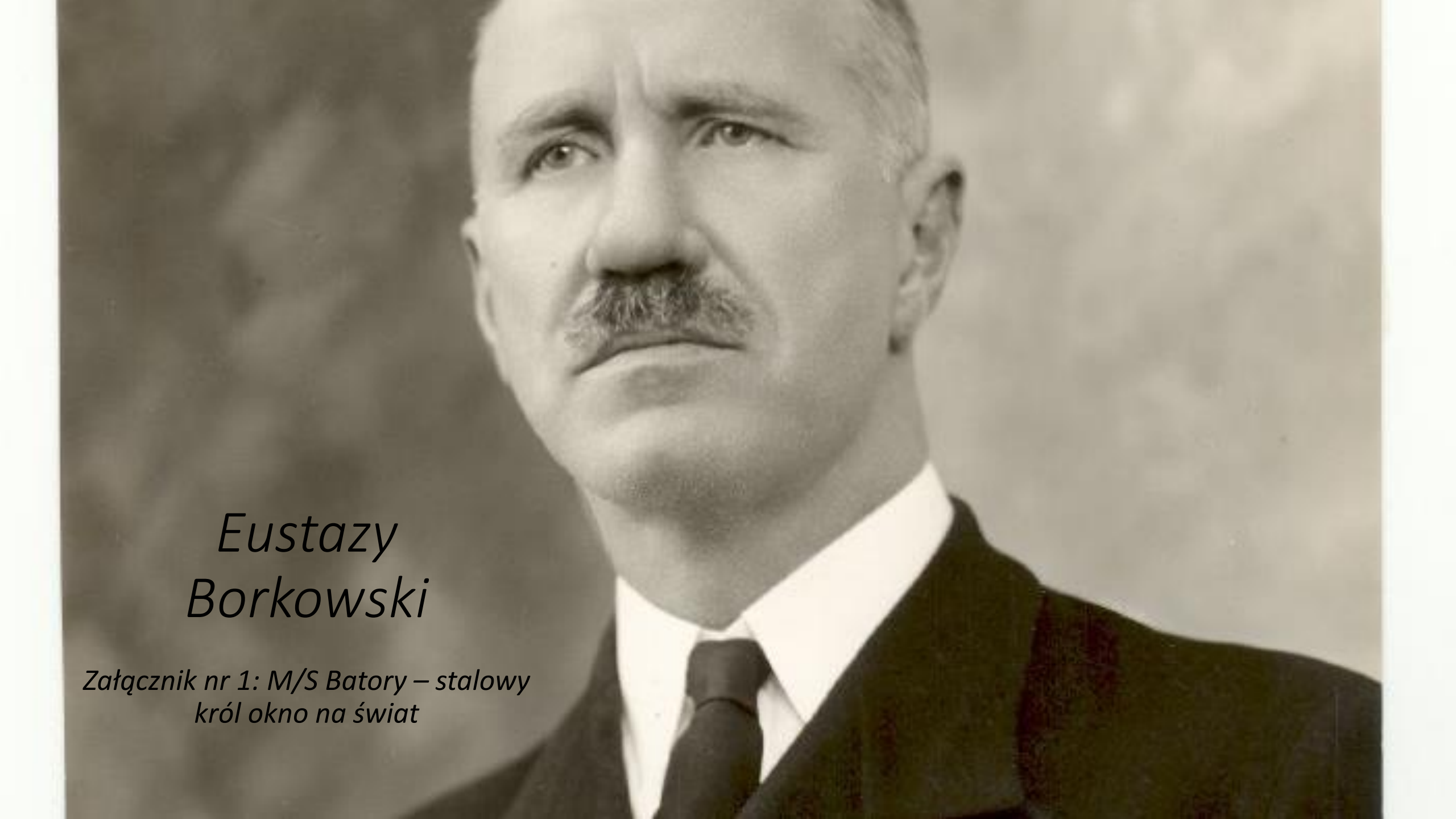
Eugeniusz Kwiatkowski

*Załącznik nr 1: M/S Batory –
stalowy król okno na świat*



Tadeusz Wenda

*Załącznik nr 1: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*

A black and white portrait of a man with a mustache, wearing a dark suit, white shirt, and dark tie. He is looking slightly to the left of the camera with a serious expression. The background is a mottled, light-colored studio backdrop.

Eustazy Borkowski

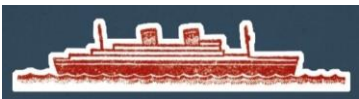
*Załącznik nr 1: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*

Załącznik nr 2

Fotografie transatlantyku M/S Batory

do scenariusza lekcji :

M/S Batory – stalowy król okno na świat



Źródło fotografii: kolekcja Grzegorza Rogowskiego i archiwum Oficyny Wydawniczej Oryginały

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI



*M/S Batory
po raz
pierwszy w
Gdyni, 1936 r.*

*Załącznik nr 2: M/S Batory –
stalowy król okno na świat*

*Jadalnia na
M/S
Batory,
lata
30.XX w.*



*Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*



*Kabina na M/S Batory,
lata 30. XX w.*

*Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*



*Salon wielki na
M/S Batory,
lata 30. XX w.*

*Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*



*Rodzina przed podróżą,
Gdynia, 1966 r.*

*Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*



*Ładunek bagaży
pasażerów na
„Batorego”, lata
50. XX w.*

*Załącznik nr 2: M/S Batory –
stalowy król okno na świat*

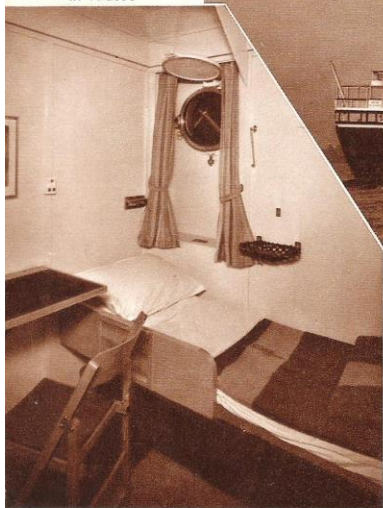


*Podwieczorek dla dzieci na
przedniej werandzie, 1959 r.*

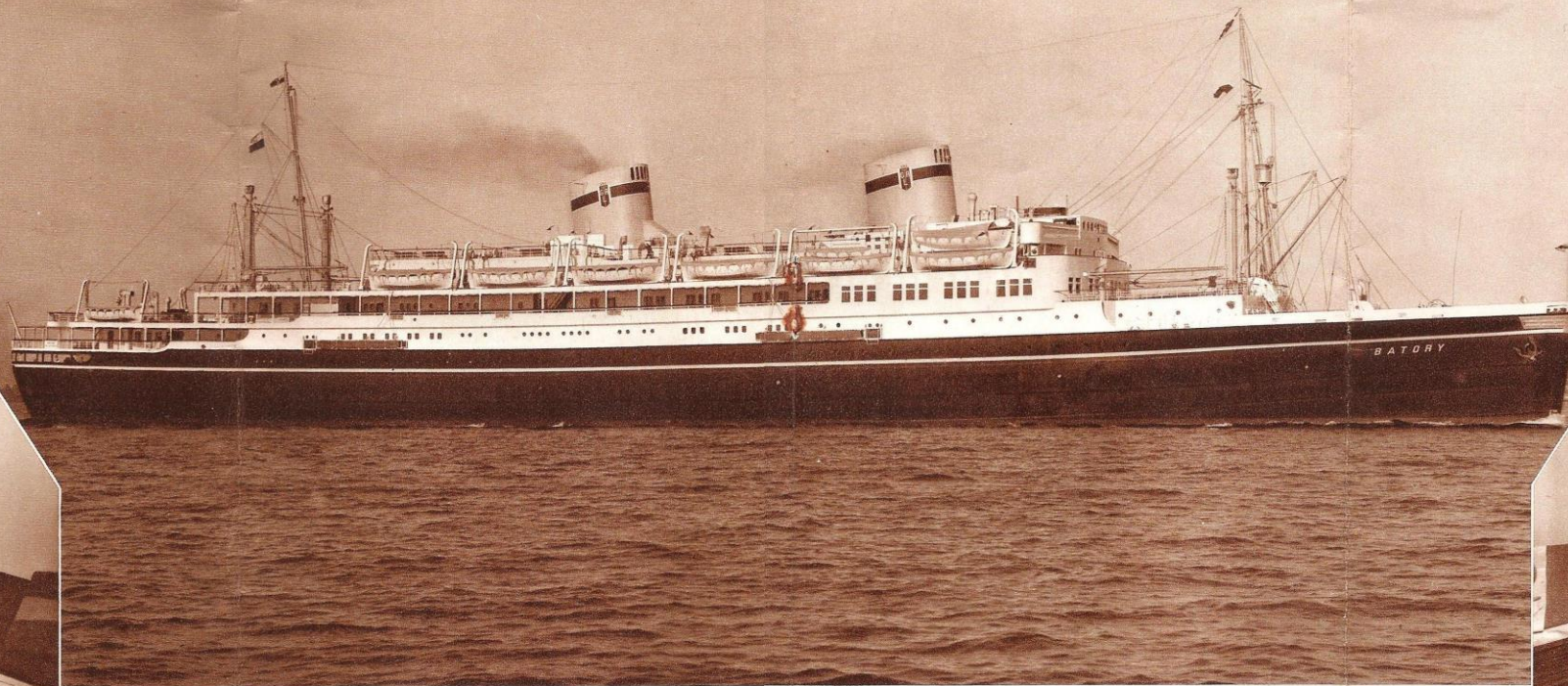
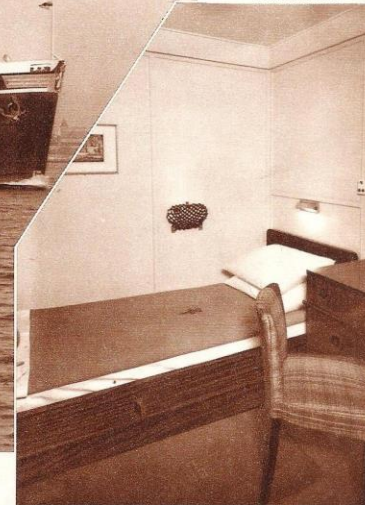
*Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy
król okno na świat*



Enekahyt
III Klasse



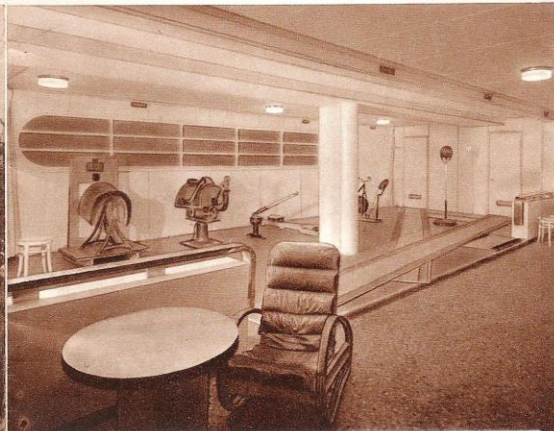
Enekahyt
Turistklassen



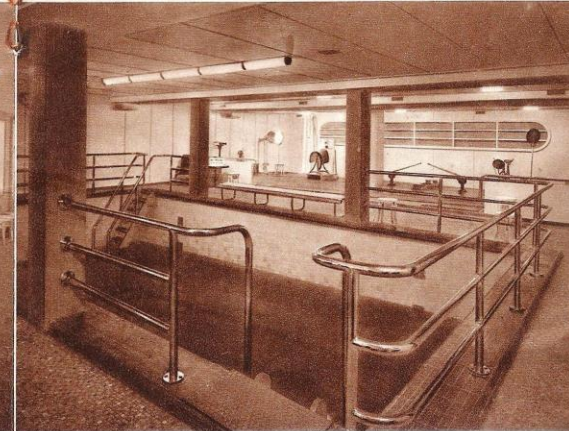
m. s. „BATORY”



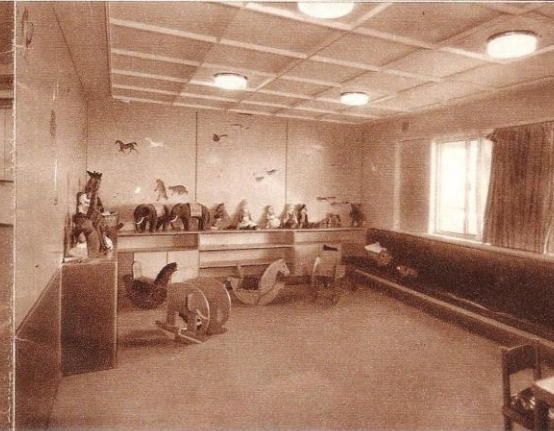
Afgang fra Frihavnen



Gymnastiksal



Svømmehal



Børneværelse, Turistklassen

Załącznik nr 2: M/S Batory – stalowy król okno na świat

Załącznik nr 3

Wybrane strony z zeszytu historycznego „B jak Batory” Barbary Caillot i Aleksandry Karkowskiej

do scenariusza lekcji:

M/S Batory – stalowy król okno na świat

Źródło fotografii: archiwum Oficyny Wydawniczej Oryginały



niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

1936

„Szlakiem Południa”

Aby statek nie płynął pusty z włoskiej stoczni do macierzystego portu, armator zorganizował ekskluzywną wycieczkę dla elit II RP. Płynęli dziennikarze, artyści, politycy, przedsiębiorcy, kupcy, arystokracja. Rejs był szeroko reklamowany na łamach prasy.

Czy wiesz, że:

Wycieczka rozpoczęła się w Katowicach, skąd wszyscy pasażerowie ruszyli do Triestu specjalnie wynajętymi dwoma pociągami.

GDYNIA-AMERICA  SHIPPING LINES, LTD.

Gdynia

Katowice

Londyn

Triest

Dubrownik

Barcelona

Lizbona

Funchal

Casablanca



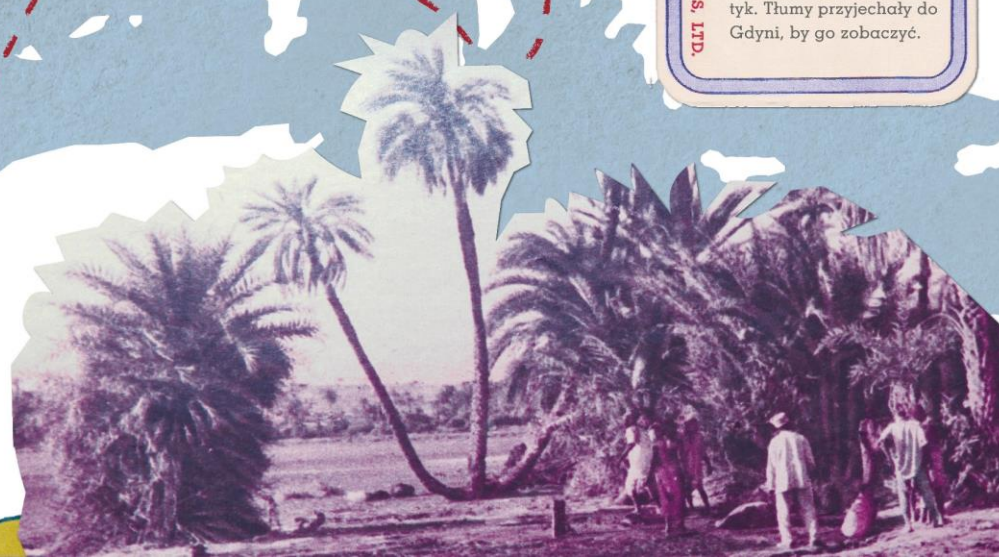
GDYNIA-AMERICA

SHIPPING LINES, LTD.

SHIPPING LINES, LTD.

Dziennikarz Melchior Wańkowicz codziennie wysyłał ze statku telegramy, które odczytywano w radiu. Cała Polska słuchała tych opowieści z podróży. Była to sensacja!

Kilka dni po zakończeniu rejsu, 17 maja 1936 roku, uroczystość poświęcono banderę „Batorego”. Podniesiono ją przy dźwiękach „Mazurka Dąbrowskiego”. Po uroczystości można było zwiedzić transatlantyk. Tłumy przyjechały do Gdyni, by go zobaczyć.



1936–1939

Przez Atlantyk w 8 i pół dnia!

M/S Batory zaczął pływać
na regularnej linii przez ocean,
z Gdyni do Nowego Jorku.

Nowy Jork

Halifax

Kopenhaga

Gdynia

Najsłynniejszym
kapitanem był Eustazy
Borkowski, ulubieniec
pasażerów!
Szarmancki, czarujący.
Mówiono o nim, że nigdy
nie chodzi spać. Kiedyś
zaczarował sztorm, który
nagle się skończył.
Na „Batorym” ogłoszono
wówczas cud!

GDYNIA-AMERICA-LINE

NOT WANTED

M/S Piłsudski to „brat bliźniak”
M/S Batorego – statki czasami mijały
się na oceanie, czasami spotykały
w porcie.

M/S Batory miał pecha do pożarów! Pierwszy wybuch w 1937 roku. Nie działały hydranty, ogień gaszono wiadrami. Orkiestra w tym czasie ciężko grała.

W 1937 roku 27. Pułk Ułanów
im. Stefana Batorego nadał statkowi
swoje pułkowe odznaczenie.

Bożyszcze tłumów, Eugeniusz
Bodo, brał udział w pierwszym filmie
kręconym na pokładzie „Batorego” –
„Amerykańska awantura”. Film się nie zachował, ale
pretrwała relacja z planu, według
której aktor skakał do wody
z rufy transatlantyku.

Pasażerowie zabierali przeróżne bagaże na pokład.
Skrzynie, kosze, walizki. W ładowniach przewożono
czasem nawet samochody i samoloty. Nie brakowało
też zwierząt. W 1938 roku transportowano konie czystej
krwi arabskiej z Janowa Podlaskiego do USA!

NOT WANTED

1936–1939

Morskie wycieczki

Po odzyskaniu przez Polskę dostępu do morza wizyta nad Bałtykiem była patriotycznym obowiązkiem, zgodnie z hasłem: „Pracujesz na lądzie, odpoczywaj na morzu”.

Czy wiesz, że:

Popularnością cieszyły się krótkie wycieczki do fiordów w Norwegii lub po Bałtyku. „Batory” był pierwszym z nowych motorowców, który rejs-em „Do stolic Bałtyku” w 1936 roku zainicjował polskie wycieczki morskie.

THIRD CLASS

GDYNIA-AMERICA LINE



Trasa: Fiordy norweskie
10 dni 20 godzin; 3188 mil morskich
Gdynia, Bergen, Svartisen, Tromsø, Trollfjorden, Trondheim, Hellesylt, Kopenhaga, Gdynia

Rejsy miały być na tyle tanie, by wielu Polaków mogło sobie na nie pozwolić.

W czasie wycieczek morskich nie było podziału na klasy. Każdy pasażer mógł korzystać ze wszystkich pomieszczeń na statku.

We wrześniu 1936 roku „Batory” odbywał swoją pierwszą wycieczkę dla Amerykanów – z Nowego Jorku na Bermudy.

Trasa: Stolice państw nadbałtyckich
6 dni 21 godzin; 1496 mil morskich, 2772 km
Gdynia, Ryga, Tallin, Helsinki, Kopenhaga, Gdynia

Trasa: Stolice skandynawskie
6 dni 2 godziny; 1590 mil morskich, 2946 km
Gdynia, Sztokholm, Oslo, Kopenhaga, Gdynia

Załącznik nr 4

Rysunek trasy z Gdyni do Nowego Jorku na mapie Europy i Ameryki

do scenariusza lekcji:

M/S Batory – stalowy król okno na świat

Źródło: archiwum Oficyny Wydawniczej Oryginały



niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Oficyna Wydawnicza
ORIGINALY

